

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIIIa. LEGISLATURA
QUINTO PERIODO

COMISION DE
ASUNTOS LABORALES Y
SEGURIDAD SOCIAL

DISTRIBUIDO Nº 3053 DE 1994

AGOSTO DE 1994

MINISTRO DE INDUSTRIA, ENERGIA Y MINERIA

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION DEL DIA 4 DE AGOSTO DE 1994

25X

A S I S T E N C I A

Preside	: Señor Senador Jaime Pérez -ad hoc-
Miembros	: Señores Senadores Carlos Cassina, Enrique Rubio y Jorge Silveira Zavala
Secretario	: Señor Walter Alex Cofone
Ayudante de Comisión	: Señor Juan F. Negro
Invitados especiales	: Señores Ministro y Subsecretario del Ministerio de Industria, Energía y Minería Miguel Galan y Santiago Urioste y asesores doctores Roberto Alvarez Berro y Federico Brito del Pino

(Ingresa a Sala el señor Ministro de Industria, Energía y Minería y sus asesores)

SEÑOR PRESIDENTE.- Tenemos el gusto de recibir al señor Ministro de Industria, Energía y Minería, al señor Subsecretario de esa Cartera, al señor Director de Industrias y al doctor Roberto Alvarez Berro, asesor del sector automotriz.

Como se sabe, el propósito de esta invitación radica en que hemos recibido a los integrantes de las empresas SEVEL y NORDEX, quienes plantearon la dificultad que se ha creado en virtud de las limitaciones que el Gobierno argentino ha impuesto al ingreso de automotores armados en nuestro país.

Como es de conocimiento de todos, este problema se ha agravado hasta alcanzar su más alto grado luego de las declaraciones del Ministro de Economía argentino, que han provocado gran preocupación en el Gobierno uruguayo. De todas maneras, esta reunión ya estaba convocada y creo que puede ser útil para intercambiar opiniones que permitan a los miembros de esta Comisión tener una idea más clara de lo que ocurre y de las medidas que está tomando el Gobierno con vistas a una posible resolución del problema.

SEÑOR MINISTRO.- Formalmente, agradecemos la oportunidad que se nos brinda de poder exponer frente a esta Comisión del Senado sobre un tema que creo todo el mundo conoce, ya que la prensa le ha dado gran difusión y, por decirlo así, se ha manejado con los libros abiertos.

De todas formas, sería bueno hacer un poco de historia con

respecto a cómo se han desarrollado los hechos. En el mes de mayo --concretamente, el 6 de mayo de 1994--, la República Argentina resolvió establecer una compensación de exportaciones e importaciones. En dicho decreto se incluye el Acuerdo del CAUCE en el marco de la industria automotriz. Este hecho acarreó un perjuicio inmediato porque, de acuerdo con las normas vigentes de ese acuerdo internacional, nosotros podíamos exportar --tomando como referencia la producción argentina de 1992-- el 5%, que significaba alrededor de 13.000 unidades. Si hubiésemos tenido las cifras completas del año 1993, en 1994 estaríamos exportando aproximadamente 17.500 unidades. No obstante, lo concreto es que se tomó el año 1992, lo que determinaba que Uruguay podía exportar, por vía del CAUCE, 12.000 unidades a la República Argentina. En el momento de aprobarse el decreto, estábamos --en este punto deseo recurrir a nuestro asesor, el doctor Alvarez Berro para que me corrija si me equivoco con las cifras-- en una exportación aproximada a las 4.000 unidades. Es decir que podíamos llegar a exportar --en caso de no haberse dictado el decreto-- 8.000 unidades más. A partir de esa instancia, los Ministerios de Industria, Energía y Minería, de Economía y Finanzas y de Relaciones Exteriores establecieron contactos con sus pares argentinos. Concretamente, nuestro Embajador en Buenos Aires y su Consejero, los doctores Díaz Estapé y Zeballos, hicieron gestiones para que ese decreto fuera revisado por cuanto implicaba un incumplimiento del CAUCE. Por mi parte, viajé dos veces a Argentina; la primera vez lo hice junto con el doctor Alvarez Berro para asesorar a la Embajada con respecto a una medida técnica, y la segunda, para entrevistarme con los licenciados Magariños y Figueroa que son, respectivamente, el Secretario de

Industria y el Director de Industria del Ministerio de Economía argentino.

En esa ocasión, no tuvimos éxito ya que no entendieron nuestra posición, porque tienen una visión muy particularizada y nacionalista de la situación. Ellos saben que están tratando no sólo con Uruguay sino también con empresas argentinas radicadas aquí. Como dije, no nos entendimos a pesar de que expusimos nuestra argumentación referente al incumplimiento del CAUCE. Además, en Londres se entrevistó el Ministro de Economía y Finanzas de nuestro país con el doctor Cavallo, a quien le expresó las mismas argumentaciones a que he hecho referencia. Concretamente, la situación quedó en suspenso y sin que se hallara una solución definitiva, hasta que en fecha reciente --exactamente el 15 de julio--, Argentina estableció un cupo de 6.000 unidades para importar a ese país vía CAUCE, es decir, sin compensación, estipulando que todas las unidades que rebasaren ese número tendrán que ser compensadas.

Además de todo esto, debo señalar que se formuló una protesta diplomática por la cual nuestra Cancillería determinó que había una violación de las normas del CAUCE. Cabe destacar que en lenguaje diplomático ese término tiene cierta relevancia.

En definitiva, podemos exportar hasta 6.000 unidades sin compensación y todo lo que exceda esa cantidad deberá ser compensado, lo cual torna prácticamente inviable la continuación de la corriente exportadora. Esto refiere a lo que ya está instalado en el país.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera saber en qué consiste la compensación que solicita la República Argentina.

SEÑOR MINISTRO.- Por el sistema compensatorio, si las terminales argentinas importan un dólar, tienen que exportar un dólar.

Por supuesto, ese es el sistema compensatorio que se da, en líneas generales, dentro del sector automotriz; no necesariamente tiene que ser coche contra coche, sino que puede ser "kit" contra autoparte y dólar a dólar.

Los representantes de las empresas expresan que no pueden continuar con la producción porque no es un negocio atractivo exportar a Argentina en esas condiciones.

En lo que respecta a los trabajadores, veremos en qué sentido se ven perjudicados en esta etapa. Por ejemplo, SEVEL tiene 270 funcionarios, de los cuales 78 son empleados, es decir que se trata de 192 operarios. NORDEX cuenta con 119 operarios y 7 supervisores o personal de Dirección; en total suman 126 funcionarios, afectados exclusivamente por el programa de exportación a la Argentina.

Como todos sabemos, en este momento se están llevando a cabo las conversaciones en torno al MERCOSUR en Argentina y la situación se ha tornado bastante tensa por otros temas. Queremos señalar que la intención de nuestra delegación es hablar de este problema concreto, aunque se ha transformado en menor frente a las dificultades que se han presentado. Por lo tanto, no sé si habrá nuevas instancias de negociación; de todas formas ha habido contactos formales en los que se ha manifestado que hay buena voluntad por parte de Argentina para rever su posición. No obstante, esto se nos está diciendo desde el mes de mayo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me gustaría saber si también hay exportaciones de automotores a través del PEC.

SEÑOR MINISTRO.- Lo que ocurre es que esta situación no afecta al PEC.

Sin duda, el doctor Alvarez Berro podrá ilustrar los aspectos jurídicos del tema.

SEÑOR ALVAREZ BERRO.- El tema de la exportación de vehículos en el marco del CAUCE entre Uruguay y Argentina no es nuevo, sino que se arrastra desde el Acta de Colonia donde se negoció un cupo equivalente al 5% de la producción argentina para vehículos originarios de Uruguay que pudieran introducirse en el vecino país. Esta concesión no fue a título gratuito, sino que surgió como fruto de una negociación donde Uruguay pagó un precio concediendo a Argentina la totalidad de los "kits" que ese país pudiera exportar al nuestro con el 0% de arancel. Cabe señalar que el "kit" implica un vehículo desarmado o partes del mismo que se ensamblan en Uruguay, con componentes originales de nuestro país. La otra contrapartida que se manejó en esta negociación fue la siguiente. Todos los productos que están negociados en el CAUCE, ya sea en beneficio de Argentina o de Uruguay, componen una balanza que debería ser bastante equilibrada. En el transcurso de estos últimos años el comercio en Uruguay ha sido permanentemente deficitario y, aunque no es un tema nuevo, todos sabemos que nuestro país importa más de lo que exporta a Argentina. Este es un dato importante porque si hablamos de perjuicio a nivel del país, el tema debe analizarse en forma global y no meramente sectorial.

SEÑOR RUBIO.- Si no entendí mal, el balance global con Argentina en materia automotriz es deficitario.

SEÑOR ALVAREZ BERRO.- Es deficitario el balance glogal con Argentina,

pero no en el sector automotriz.

SEÑOR RUBIO.- Me gustaría saber de qué cantidad estamos hablando.

SEÑOR ALVAREZ BERRO.- En este año el déficit se ubicó en los U$S 70:000.000.

SEÑOR MINISTRO.- Quiero puntualizar que el déficit en el CAUCE es algo tradicional; en materia automotriz, recién en estos últimos años la comercialización se incrementó considerablemente y el déficit se fue achicando. Obviamente, si este año hubiéramos podido exportar las 17.500 unidades que eran viables por este tratado, teniendo en cuenta que cada una tiene un valor de U$S 10.000, estaríamos en el orden de los U$S 175:000.000. Evidentemente, se trata de uno de los rubros más interesantes de la exportación uruguaya, además de lo que significa desarrollar una mano de obra especializada, con tecnología superior, pues ya no somos un país de materia prima, sino que estamos preparando personal especializado. Creo que Uruguay tiene que seguir discutiendo este tema con Argentina a los efectos de lograr la reapertura de esta corriente exportadora.

Por otra parte, al establecerse la posibilidad de negociación sobre la base de la producción, ensamblado en Uruguay y mano de obra nuestra --que, además, es muy buena y calificada-- algunas compañías internacionales hicieron planteos concretos con el propósito de radicarse en nuestro territorio. Este cierre fue muy abrupto porque no se anunció con la debida antelación que fija el CAUCE para este tipo de situaciones. No se respetaron las normas de estilo cuando dos países están comercializando sus productos. Esto elimina las posibilidades de nuevas inversiones o, por lo menos, las aleja. Estas son las consecuencias, a mi juicio graves, de la

decisión argentina.

SEÑOR RUBIO.- Me gustaría sabér cómo se vincula la negociación con la caída de aranceles en el marco de la zona de libre comercio dentro del MERCOSUR y cómo estaba prevista en la industria automotriz.

SEÑOR MINISTRO.- Eso se encontraba en plena negociación. El criterio que se había formado en el grupo negociador consistía en que el PEC y el CAUCE no debían caer o ser sustituidos por una normativa del MERCOSUR, sino que deberían mantenerse como negociaciones separadas de dicho Tratado.

Además, eso es lo que se está discutiendo en este momento en Buenos Aires.

Por otro lado, dentro del MERCOSUR general se debería establecer un período más largo que llegara al 2001 o al 2006 --estas fueron las fechas que se manejaron--, a los efectos de dar un tratamiento especial a una industria tan sensible y asimétrica como la automotriz. Pero todo esto se encuentra en la esfera de las negociaciones.

SEÑOR ALVAREZ BERRO.- Comencé diciendo que esta no era una negociación en la cual Argentina nos hubiera hecho algún favor o regalado algo, sino que Uruguay pagó, dio su parte, y Argentina, concretamente dentro del sector automotriz, utilizó la concesión que le dimos porque durante muchos años envió "kits" al 0% de arancel en el marco del CAUCE. Los señores senadores habrán visto circular estos vehículos que fueron ensamblados en Uruguay con CKD argentinos, tales como, Renault, Fiat, Peugeot, etcétera.

Lo que sucede en este momento es que el precio de los vehículos argentinos o de los componentes es caro y el de los brasileños es más barato. Entonces, la tendencia actual del mercado uruguayo es consumir más vehículos de origen brasileño que argentino. Inclusive, los rodados de extra zona, de otra procedencia, como es el caso concreto de los japoneses, son más baratos que los argentinos. En esta coyuntura particular, podemos decir que Argentina nos está exportando muy poco, mientras nuestro país sí lo está haciendo hacia la Argentina, porque a lo ya expresado se agrega otro elemento. Argentina, que durante el Gobierno anterior había reducido su mercado automotriz a 90.000 o 100.000 vehículos por año, pasó a tener actualmente un mercado

de 500.000. Por esta razón, todas las empresas están absolutamente abarrotadas; no tienen capacidad suficiente como para aumentar sus producciones. Concretamente, la empresa SEVEL argentina está utilizando a su homónima en Uruguay y CIADEA --que es la Renault argentina-- hace lo propio con NORDEX en Uruguay como líneas paralelas o accesorias de sus empresas en el vecino país, a los efectos de aumentar su producción.

Este es el fenómeno por el cual hay un volumen de exportación importante y creciente hacia Argentina, ya que en la medida en que aumenta la demanda en dicho país también aumenta la demanda de vehículos originarios de Uruguay que se exportan hacia allí en el marco del CAUCE.

Volviendo al principio, podríamos decir que se realiza esa negociación: Argentina hace uso de la concesión, pero Uruguay, al comienzo, pudo hacer escaso uso de la misma debido a que nuestros precios no eran buenos y no podíamos competir en forma interesante en Argentina. En esa época, alrededor de 1985 la corriente exportadora fue muy reducida.

Sin embargo, cuando se negocia el Acta de Colonia se tiene muy en cuenta el tema del intercambio compensado, que ya era manejado por Argentina, aunque de manera distinta a la actual. El sistema utilizado en aquel entonces era el siguiente: en la Argentina, para poder importar componentes había que exportar previamente autopartes o vehículos. Esto no era ilimitado; las exportaciones tenían una relación determinada con las importaciones. Se establecía un porcentaje determinado del total de componentes que necesitaba una terminal, y eso era lo que podían traer por este sistema. Al ser dicho porcentaje

limitado, siempre se utilizaba ese sistema para ingresar las piezas de mayor tecnología, ya que eran las que hacían más complicada la producción de vehículos en Argentina. Además, en ese momento, no se podían traer automóviles a la Argentina porque existía allí un mercado cerrado. Cuando se negoció el CAUCE, en el Acta de Colonia y en las resoluciones futuras reglamentarias de la misma, se dejó bien en claro que los vehículos y las autopartes uruguayas eran consideradas nacionales a todos los efectos de la reglamentación automotriz argentina, de forma tal que no les alcanzaba el requisito de intercambio compensado porque éste incluía solamente a los vehículos y autopartes importados, pero no a las piezas nacionales. De lo contrario, al existir un cupo limitado para importar, aunque el arancel fuera cero, no les servía importar desde Uruguay, porque no eran las piezas de alta tecnología --ya fueran electrónicas u otras que en la región no se producían-- que precisaban para completar sus vehículos.

De modo que el tema del intercambio compensado no es nuevo, pues ya se manejó cuando se trató el CAUCE y fue resuelto en el Acta de Colonia. Por lo tanto, ahora Argentina no puede sostener que es un requisito adicional y que está en libertad de incluirlo en este momento.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera saber a qué se refiere el Acta de Colonia.

SEÑOR ALVAREZ BERRO.- El CAUCE nace en 1976. Posteriormente, en 1985, se firma lo que se llama el Acta de Colonia que se constituyó en la ampliación del CAUCE y que otorgó al Uruguay la posibilidad de exportar a Argentina el 5% de todo el universo arancelario, o sea, de cualquier tipo de producto. Insisto en que el tema del intercambio

compensado no es nuevo; ya se conocía.

En el año 1992, Argentina cambia su reglamentación y establece un sistema nuevo en algunos aspectos, abriendo su mercado automotriz, permitiendo que se puedan importar vehículos de otros países --es decir que no sean solamente argentinos los que circulen en ese territorio, como ocurría hasta ese momento-- y, además, habilita a que se importen sin limitaciones los componentes, mientras se haga el intercambio compensado. Con este sistema, si se exporta un dólar se puede importar un dólar, con una rebaja arancelaria del 20% al 2%. O sea que las terminales argentinas pueden exportar y, en la medida en que lo hagan, pueden importar con 18 puntos de rebaja arancelaria. En realidad, podríamos decir que el sistema les dio algo así como un crédito, determinando que debían exportar en un plazo de, por ejemplo, tres años --plazo que vence a fines de 1994--, pudiendo importar mientras tanto a cuenta. Lo que sucedió fue que se creó un déficit acumulado importante, que es lo que preocupa en este momento a la Secretaría de Industria argentina, ya que se le ha provocado un perjuicio evidente al Fisco argentino.

Por otra parte, Argentina, en el esquema de producción de vehículos en Uruguay, utilizando a las empresas uruguayas como accesorias de las plantas argentinas y para abastecer dicho mercado, estaba exportando componentes a Uruguay, que complementados con componentes uruguayos, brasileños y mano de obra uruguaya, se transformaban en vehículos que volvían a Argentina. Cuando se exportaban esos componentes argentinos que eran traídos a Uruguay para formar parte del vehículo, los mismos generaban divisas favorables a los efectos de la exportación compensatoria. Eso les servía a las

terminales argentinas para poder importar partes o vehículos de otros países como Francia, Alemania, Italia, etcétera, porque, justamente, lo que importaban de Uruguay no estaba gravado con intercambio compensado. Eso fue lo que motivó este decreto. En tal sentido, la Secretaría de Industria de Argentina entiende que tienen un déficit, puesto que cuando las partes se exportan de Argentina a Uruguay se consideran intercambio compensado y le dan derecho a las terminales argentinas a rebajar sus aranceles para tener componentes no argentinos. Entonces, cuando esos vehículos producidos aquí vuelven al vecino país no es necesario que justifiquen intercambio compensado. Teniendo en cuenta todo esto resuelven gravarlos con intercambio compensado.

El problema surge debido a que la imposición del intercambio compensado para un producto importado por Argentina, en el marco del CAUCE, representa un límite.

Como dijo el señor Ministro de Industria, Energía y Minería, nuestro país tiene un cupo de 17.500 unidades, que a un valor promedio de U$S 10.000 representa U$S 175:000.000. La única manera de cumplir con esta exigencia, de acuerdo con la actual normativa, sería que previamente Uruguay comprara a Argentina U$S 175:000.000 en vehículos o autopartes, para así poder liberar ese cupo; de lo contrario, es imposible acceder a él. Se trata de un límite clarísimo e imposible de cumplir por las características y tamaño de nuestro mercado, que es mucho más pequeño que el argentino.

Justamente, una de las soluciones que se han manejado y que hemos planteado en las reuniones técnicas que se han mantenido con la Secretaría de Industria argentina --e incluso se discutió en conversaciones entre ambas Cancillerías-- es inversa a la que adoptó Argentina y consiste en no considerar las exportaciones desde ese país hacia Uruguay como aptas para los beneficios de intercambio compensado. Es decir que se excluiría de la balanza de intercambio compensado que hace Argentina tanto las exportaciones hacia Uruguay como las de Uruguay a Argentina. Este es el punto que está a estudio en este momento. Pero, desde el punto de vista jurídico no cabe la mínima duda de que el intercambio compensado es un límite para un cupo ya otorgado.

En un acuerdo internacional, Argentina concedió a Uruguay un cupo equivalente al 5% de su producción, que hoy equivale a 17.500 unidades. Si nos exige intercambio compensado significa lisa y llanamente que debemos comprar por valor de U$S 175:000.000 para recién después estar en condiciones de exportar ese cupo. Obviamente, a nivel sectorial no

tenemos posibilidades de comprar mercaderías por esa cifra, ya que los componentes y los vehículos argentinos son más caros que los brasileños o los de otros orígenes. Por esta razón decimos que este cupo opera como un límite, y el requisito adicional de intercambio compensado actúa como un segundo límite que se superpone al primero.

Otro motivo de la protesta --que también desde el punto de vista jurídico y diplomático, como criterio de negociación, es muy importante-- tiene que ver con lo siguiente. Cuando en 1985, en el Acta Colonia, Uruguay negoció estas condiciones --y pagó por ellas--, se nos dio una preferencia que fue muy importante. Hasta ese momento Argentina tenía cerrado su mercado de vehículos, es decir, no se podía ingresar en ese país con vehículos armados o enteros de ningún país del mundo; solamente circulaban los fabricados allí. En ese momento, se le da a Uruguay la posibilidad de ingresar el equivalente a un 5% de la producción argentina, con arancel cero y sin ningún gravamen extra arancelario. En 1992 Argentina cambia su sistema y su mercado deja de ser cerrado. El nuevo mecanismo preveía la baja de aranceles, fijando uno máximo del 20% para los vehículos armados, pero sometiéndolos a intercambio compensado. Asimismo, se contemplaba la posibilidad de bajar el arancel, por ese mecanismo, al 2%. Para nosotros, la preferencia pasa a ser la diferencia entre 0% y 2%, más la facilidad de no tener que cumplir con el intercambio compensado.

Dictado este último decreto, que nos impone este mecanismo, la única diferencia que tiene Uruguay con el resto del mundo --no ya con el MERCOSUR-- son dos puntos de arancel. Quiere decir que se nos ha anulado prácticamente toda la preferencia que teníamos, por la cual habíamos pagado en muy buena forma. Entonces, este es otro aspecto

jurídico y económico que pesa en esta problemática.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo haber entendido que la mano de obra uruguaya está más especializada en los componentes más tecnológicos.¿Es así?

SEÑOR ALVAREZ BERRO.- No necesariamente. El proceso de desarrollo de la industria automotriz en Uruguay es muy parecido al de Argentina y Brasil, con las obvias diferencias de escala.

Todo empezó en la época de sustitución de importaciones, con un mercado prácticamente cerrado, con altos aranceles, en el que se aprobó una reglamentación que establecía que se iban a fabricar vehículos en el país con determinadas exigencias. Una de ellas era la obligación de integrar un 25% de las piezas. Como es lógico, ese porcentaje se cubrió con las autopartes cuya fabricación era más factible en el país. Actualmente, la integración para el mercado interno no existe, ya que la totalidad de los vehículos que se arman en el Uruguay tienen como destino la exportación. Concretamente, se trata de los rubros relativos a tapicería --no solamente la tela, sino el asiento completo, con rellenos, tubos, marcos, etcétera--, paneles de puerta y techo, cubiertas, baterías, vidrios, caños de escape; es decir, todo lo que tiene que ver con el revestimiento del automóvil. Esta era, en grandes rasgos, la típica integración nacional uruguaya, que se sigue haciendo --y en muchos casos con éxito-- con destino a la exportación, sobre todo canalizada a lo que hemos llamado "nichos de mercado". Tenemos empresas que se han especializado en la fabricación de tubos aluminizados y de acero inoxidable para caños de escape y que hoy elaboran el 100% de la producción de Brasil, ya que en definitiva para las empresas de ese país fabricar caños aluminizados significa un trabajo muy complejo, que no se justifica dado el volumen de producción

que tienen.

En el esquema de especialización en la producción en nichos de mercado se está trabajando en muy buena forma. Por ejemplo, se están exportando vidrios de automóviles a Argentina y Brasil; la empresa Gresil ha hecho inversiones muy importantes: ha traído hornos nuevos y se ha preocupado en desarrollarse para la exportación. Incluso FUNSA --a pesar de los problemas que los señores senadores conocen-- ha buscado especializarse en los neumáticos gigantes para camiones y ómnibus, que son series menores en los mercados argentinos y brasileños,intentando complementarse con empresas de la región. Es decir que dentro de ese rubro de productos se ha buscado especializarse para trabajar en áreas en las que realmente se pueda ser competitivo.

Paralelamente, en lo que tiene que ver con la producción de vehículos, se debe recordar un aspecto muy importante. A veces se piensa que fabricar automóviles en Uruguay no tiene mucho sentido, ya que esta tarea es propia de los países desarrollados, fundamentalmente por contar con una economía de escala. Esto es cierto, sin ninguna duda, cuando hablamos de fabricación a nivel general, es decir, de todos los componentes de un vehículo; pero el proceso de ensamblado de un automóvil es igual en Uruguay que en cualquier parte del mundo. Cuando hablamos de ensamblado de vehículos en Uruguay tenemos, por decirlo de alguna forma, un complejo de inferioridad, sintiendo que estamos haciendo una parte limitada dentro del proceso de fabricación de un automóvil. Sin embargo, una terminal uruguaya, como pueden ser Sevel o Nordex --que son las que están trabajando en este momento-- lleva adelante prácticamente, salvo las diferencias derivadas de la economía de escala, el mismo proceso industrial que puede cumplir

cualquier empresa de los Estados Unidos. Estas compañías compran los componentes a los distintos proveedores y arman el automóvil de la misma forma que podría hacerse con un televisor o una videocasetera. Algunas los arman con robots y otras con personas. Justamente, allí influye el tema de la economía de escala; no se justificaría que en el Uruguay se armaran con robots, pero sí en Francia, que tiene una producción mucho mayor.

En definitiva, Uruguay tiene una larga experiencia en el armado de vehículos y un personal muy capacitado para hacerlo. En nuestra región, justamente, se venden vehículos con series de nuestro tamaño; se trata de los famosos "nichos de mercado" que también se dan en los vehículos utilitarios, suntuarios, etcétera.

Cualquier serie de 6.000 ó 7.000 unidades por año es pequeña para plantas de Argentina o Brasil y, por lo tanto, es absolutamente antieconómica su producción, pero para el Uruguay es rentable. Por lo expuesto, surge que en nuestro país existe gente capacitada para hacer esa labor y tiene sentido llevarla a cabo.

SEÑOR RUBIO.- Personalmente, no me queda claro lo que tiene relación con la negociación efectuada con la Argentina. ¿Se estaba proponiendo retornar al sistema anterior por el que el primer tramo se haría sin intercambio compensado y el segundo a través de esa vía? ¿O se está buscando un camino alternativo de negociación?

SEÑOR MINISTRO.- En principio, se busca el reconocimiento del Tratado de Colonia, donde se establece que el 5% de la producción argentina puede ser realizada y exportada por nosotros a ese país, como si fuera producida en su territorio. Esta es la norma que defendemos.

Obviamente, existe también una razón de fuerza, porque no estamos habilitados para determinar hasta dónde podemos llegar a negociar, ya que los tratados no se suscriben de por vida. A lo máximo que podemos aspirar es al mantenimiento de lo pactado en el Tratado de Colonia, que nos pone en condiciones de exportar 17.500 unidades. Es necesario manifestar que no sabemos con certeza si nuestras empresas ensambladoras están en condiciones de llegar a esa cantidad en forma inmediata. Sin embargo, establecer un cupo significa una limitación. Entendemos que 6.000 unidades es poco y cualquier otro cupo también lo es, en la medida en que la producción automotriz en el área crece en proporción muy acentuada. Es decir que dicho porcentaje nos va a llevar

a tener una industria ensambladora muy importante que se va nutrir con la incorporación de nuevas técnicas de producción.

En nuestra opinión, el tema fundamental que atañe a la Comisión de Asuntos Laborales y Seguridad Social es la situación laboral. A este respecto contamos con información de "SEVEL URUGUAY" en el sentido de que en esta situación podrían trabajar todavía durante los meses de agosto y setiembre, lapso en el cual el personal estaría ocupado a pleno. Por su parte, "NORDEX" no tendría problemas en el mes de agosto. Posteriormente se presentarían algunos problemas laborales, de los cuales no tenemos total conocimiento.

SEÑOR ALVAREZ BERRO.- El cupo que Argentina fija de 6.000 unidades fuera del intercambio compensado, descontando lo que ya se había mandado, habilita a "SEVEL" a trabajar durante dos meses más y a "NORDEX" por uno.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por lo expuesto, se desprende que está en el curso de la negociación la posibilidad de continuar con el trabajo. Sin embargo, ello no depende sólo del Gobierno uruguayo, sino también del acuerdo a que se llegue con la Argentina.

SEÑOR RUBIO.- En relación con este problema, ¿cuál es la actitud de las empresas argentinas?

SEÑOR ALVAREZ BERRO.- Como expresé anteriormente, las empresas argentinas "SEVEL" y "CIADEA" --que es Renault-- han utilizado las plantas ensambladoras uruguayas, en el caso de "SEVEL" una de su propiedad y en el de "CIADEA" ha empleado la planta "NORDEX", que trabaja con la misma marca. Tanto una como otra son licenciatarias de Renault, en Argentina y Uruguay respectivamente. Estas empresas argentinas han optado por trabajar con las plantas uruguayas como

25×

líneas accesorias de sus plantas para poder aumentar su capacidad. El decreto argentino, lo que hace es imponer un límite muy importante, dado que si no exportan previamente, no pueden ingresar los productos desde Uruguay. Esto, en definitiva, les significa un freno.

¿Qué reacción han tenido estas empresas ante esta situación? Diría que bastante débil, ya que no han salido a defender su posición ante el Gobierno argentino. La razón es muy fácil de explicar: se reconocen morosas, y no están en condiciones de hacer reclamos al Gobierno de su país porque, de lo contrario, tienen que pagar la diferencia de arancel por el déficit creado. De acuerdo con los datos que nos ha brindado el señor Magariños, ello equivaldría prácticamente a gran parte de sus activos.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

(Se reanuda la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR PRESIDENTE.- En nombre de la Comisión agradecemos a los señores Ministro de Industria y Energía, Subsecretario, y asesores la abundante y rica información que nos han brindado, por lo cual ahora podemos decir que tenemos un panorama más claro sobre la situaci(de la industria automotriz. Cabe agregar que estamos a disposición del Ministerio para abordar esta problemática.

Además, debo manifestar que la versión taquigráfica de esta sesión será remitida a los trabajadores y a las empresas de este sector como un testimonio de que tanto el Ministerio de Industria y Energía y la Comisión de Asuntos Laborales del Senado buscamos en mismo objetivo, es decir, encontrar una solución para este problema.

Se levanta la sesión.

(Así se hace a la hora 16 y 55 minutos)

25x